

⑨先進自動車の公道走行試験に係る手続の迅速化

国際先端テスト
検討結果

規制の概要・課題

- ・ 新たな技術を有した先進自動車の公道走行試験を実施する際、車両の一部につき車両についての保安基準に適合していない車両については国土交通大臣の認定を行い、公道走行を認めている。(道路運送車両の保安基準第56条第4項)
- ・ しかし、大臣認定を取得するまでの手続期間が長い例が存在する。

【規制所管省庁の回答(概要)】

(1) 諸外国の状況(米国との比較)

- ・ 米国にも日本の車両保安基準に相当するものとしてFMVSSが定められている。
- ・ 米国では、国内で生産された試験自動車のうち、FMVSSに適合していない車両について公道走行試験を認める特例制度は存在しない。
- ・ したがって、米国では、当該試験自動車を用いた公道走行試験を行うことはできない。
- ・ すなわち、米国においては、上記日本の大臣認定制度に相当する制度は存在していない。

(2) 規制を維持する必要性についての規制所管省庁の主張(要旨)

『保安基準に適合しない車両の公道走行を特例的に認める国土交通大臣の認定制度は、米国にも存在しない先進的な制度であることから、これを維持すべきである。』

『現在は、大臣認定手続に1～2か月程度かかっており、効率的に手続を進めたいが、申請の内容は様々であり、一律に短くすることは難しい。』

『大臣認定取得後の車両についての軽微な変更の取扱いについては、安全性に影響のないものについては検討していきたい。』

【規制改革会議の意見】

- 日本ではグーグルカーのような車両の公道走行が実現していない。
- そもそも、両国の車両保安基準の範囲には相違があるのではないか。
- 激しい技術開発競争が行われている自動車産業の現状を踏まえ、大臣認定の処理手続について、2か月の標準処理期間を短縮すべきではないか。
- 一旦、大臣認定を取得した後に、車両仕様や試験計画を変更する場合、変更内容が軽微なものについては、簡素なやり方を検討するべきではないか。

⑨ 先進自動車の公道走行試験に係る手続の迅速化

(1) 制度比較

国名 比較の視点	日本	アメリカ（カリフォルニア州）
1. 公道を走る車に関する保安基準が存在するか。	あり。 道路運送車両法に基づく保安基準が存在している。 ・道路運送車両法第3章 ・道路運送車両の保安基準（国土交通省令）	あり。 Federal Motor Vehicle Safety Standards と呼ばれる基準が定められている。 ・49 CFR (Code of Federal Regulations) Part571
2. 試作車（上記1の基準に該当しないもの）が公道走行試験を行う場合が許認可・届出等、行政機関等の関与（以下許認可等）が存在しているか。	あり。 国内で生産された試験自動車のうち保安基準の一部に適合していないものについて、国土交通大臣が認定を行うことにより、必要な制限を付すことで当該基準の適用を除外し、保安基準に適合した自動車として公道走行試験を認めている。 （道路運送車両の保安基準第56条第4項）	なし。 国内で生産された試験自動車のうち、基準の一部に適合していないものについて、当該自動車を用いた公道走行試験を認める特例制度は存在しない。したがって、当該自動車を用いて公道走行試験を行うことはできない。
3. 上記2の許認可・届出手続が存在している場合、それはどのような観点からなされるのか。（許可要件等）	新技術の実用化及び普及を促進するため、安全性の確保及び環境の保全に配慮しつつ、試験自動車として認定を行っている。 具体的な要件は、「道路運送車両の保安基準第56条第4項の規定による試験自動車の認定要領」に規定している。	—
4. 上記2の許認可等手続の具体的な流れ	(1) 申請者は国土交通省に申請書及び添付書面を提出 (2) 国土交通省は、申請が認定の目的に照らして適切であること、試験実施上必要な安全・環境のための対策、保安基準への適合性等を確認するとともに、必要な事項については、独立行政法人交通安全環境研究所においても審査	

	<p>(3) 国土交通省は、必要な制限を付して認定し、申請者の意見を聴取した上で、認定の概要を公表</p> <p>(4) 申請者は、認定による試験運行が終了した場合には、試験運行の結果に関する報告を国土交通省へ提出</p>	—
<p>5. 上記4の手続を行うにあたって、申請者が提出すべき(証明すべき)事項は何か。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の構造、装置及び性能を記載した書面 ・構造・装置の概要説明書 ・外観図及び外観写真 ・保安基準の規定に適合することを証する書面 ・その他自動車の構造、装置及び性能に関して必要な書面 ・申請に係る構造又は装置に関し、保安基準の適用の除外を受ける事項及びその理由を記載した書面 ・申請に係る構造又は装置を有する自動車の安全性の確保及び環境対策について記載した書面 ・試験運行計画及び試験運行の実施体制を記載した書面 ・試験運行によるデータ収集項目を記載した書面 ・申請に係る自動車又は構造及び装置の開発状況と普及の見通しを記載した書面 ・点検整備方式を記載した書面 ・認定を申請する者と申請に係る自動車との関係を表す書面(自動車製作者を除く) ・その他審査の実施に当たって必要と認められる書面 	—
<p>6. 上記4の手続は個々の車ごとに行われるのか。複数車について包括的に許認可等を行える仕組みが存在している場合には、どのよ</p>	<p>個々の車ごとに認定申請を受け付けているが、構造及び装置が同一又は類似の複数の試験自動車について申請する場合には、代表する自動車のみ審査とすることができる。</p>	—

【⑨ 先進自動車の公道走行試験に係る手続の迅速化】

うな場合に包括的な許認可が与えられるのか。		
7. 上記2の許認可等の申請から許可が出るまでの平均的な期間	1か月から2か月程度。	—
8. 上記2の許認可等の年間当たり件	先進安全自動車（ASV）以外も含めて年間4，5件程度（直近5年間）。	—

（2）日本の現行規制を維持する必要性

我が国では、技術開発の促進等の観点から、保安基準の一部に適合していない試験自動車についても、必要な制限を附すことにより安全性の確保及び環境の保全を図った上で、国土交通大臣が認定を行い、保安基準に適合した自動車として公道走行を認めているところ。本制度は、米国には存在しない先進的な制度であることから、これを維持すべきである。

（3）規制の廃止・見直しを検討するに当たり留意すべきと考える点

現在の制度は、米国にはない先進的な制度である点に留意すべきである。